

J. MOKRZYSZEWSKI. 1931

DRUGI ZESZYT
ZA MARZEC
1938

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
WIOŚLARSTWA, ŻEGLARSTWA, PŁYWACTWA,
TURYSTYKI WODNEJ I JACHTINGU MOTOROWEGO

Nr. 4
ROK XIV

Cena egz. 90 gr.

Kronika pływacka

Polski Śląsk — Niemiecki Śląsk

Okręg Śląski PZP zwrócił się do niemieckiego związku pływackiego z propozycją rozegrania meczu pływackiego obu Śląsków, proponując jako termin zawodów 13 bm.

Niemcy zasadniczo przyjęli propozycję, jednak termin wysunięty przez Polaków nie odpowiadał im, wobec czego prosili o przesunięcie go na czas późniejszy.

Wydział Sportowy Okręgu Śląskiego na ostatnim swym posiedzeniu rozpatrywał tę sprawę i przyjął proponowany przez Niemców dzień 3 kwietnia br. Jako miejsce zawodów przewidziano Siemionowice. Zawody odbędą się w krytej hali.

Mecz ten w sferach pływackich Polski budzi duże zainteresowanie. Niemcy w pływactwie przedstawiają bardzo wysoką klasę, a nasi pływaci w obecnej chwili również znajduj się w dobrej formie, co pozwala przypuszczać, że mecz będzie naprawdę interesujący.

Zawody odbędą się wyłącznie w kategorii męskiej w następujących konkurencjach: 100 i 400 m stylem dowoln., 200 m stylem klasycznym, 100 m na wznak, sztafety: 3×100 m stylem zmiennym i 4×200 stylem dowolnym, oraz skoki z trampoliny, w których ze strony niemieckiej będzie startował zawodnik, który zdobył 3 miejsce na mistrzostwach Rzeszy. Na zakończenie odbędzie się mecz waterpolowy, który zapowiada się bardzo interesująco.

Bardzo silnym punktem drużyny będzie sztafeta 3×100 m stylem zmiennym, która ma rekordową obsadę i spodziewać się po niej należy osiągnięcia doskonałego czasu.

Skład polskiej drużyny jest następujący: 400 m styl. dowolnym: Karliczek I, Jędrysik, 100 m. styl. dowolnym: Priebe, Jankowski. 200 m styl. klas.: Heidrich, Widera, skoki trampolinowe: Maerz, Ziaja, sztafeta 3×100 m stylem zmiennym: Karliczek I, Heidrich, Jędrysik, sztafeta 4×200 m: Jankowski, Schwarz, Jędrysik, Karliczek, drużyna waterpolowa: Bochenek i Halor (Giszowiec), Schwaen, Jankowski i Karliczek (EKS).

Kierownikiem drużyny jest p. Maerz.

Zawody pływackie w Warszawie

Dn. 20 marca rb. na stadionie Wojska Polskiego odbyły się zorganizowane przez WKS. „Legia" zawody pływackie, które przyniosły następujące wyniki:

Konkurencje męskie:
100 m. st. dowolnym — Zubowicz 1:05.4.
100 m. st. grzbietowym — Zubowicz 1:22.
100 m. st. klasycznym — Nowicki 1:20.8.
Sztafeta 5×56 m. st. dowolnym — Legia 2:07.
Sztafeta 5×56 m. st. dowolnym — Legia 3:03.3.
200 m. st. klas. — Porwisiak 3:03.4.
Konkurencje kobiece:
100 m. st. dow. — Wiszniewska 1:37.3.
100 m. st. klas. — Kozierska 1:55.6.
Konkurencje młodzików:
50 m. st. dow. — Wójcikowski 41.9.
56 m st. klas. — Eiman 56.8.

Trójmecz pływacki

Trójmecz pływacki rozegrany w Oficerskim Yacht Klubie wygrała Legia 102 pkt. przed PZL. 69 pkt. i Polonia 28 pk.t

W konkurencji meczowej wyniki były następujące:

100 m. st. dow.: 1) Zubowicz (L) 1:05.4; 2) Bojowy (L) 1:05.8.

100 m. st. kl.: 1) Nowicki (PZL) 1:20.8; 2) Woźnicki (PZL) 1:21.

100 m. st. grzbiet.: 1) Zubowicz (L) 1:22; 2) Turenko (L) 1:25.1.

Sztafeta 3×56 m. st. zm.: 1) Legia I 2:07; 2) Legia II 2:07,2; 3) PZL 2:09,6; 4) Polonia 2:10.

Sztafeta 5×56 m. st. dow. pań: 1) Legia 3:04,5; 2) PZL 3:09,5; 3) Polonia 3:11,3.

Poza konkurencją meczową wyniki były następujące:

100 m. st. dow. wygrał Kosowski (L) 1:10,2.

200 m. st. kl.: Porwisiak (L) 3:03.4.

Panie:

100 m st. dow.: Wiszniewska (L) 1:36.7 przed Lubieńską (Pol.) 1:39,3.

100 m. st. kl.: 1) Koziełska (L) 1:55.6

56 m. st. kl. dla chłopców do lat 14: Eiman 56,8, 2) Wroński 58,5.

56 m. st. dow. dla chłopców do lat 14: 1) Wójcikowski (L) 41,9.

Zawody pływackie w Gdyni

Dnia 20 marca br. w basenie krytym Państwowej Szkoły Morskiej, Polska YMCA urządziła na wielką skalę zawody pływackie i pokaz skoków z trampoliny. Zawody te zgromadziły ogromną ilość publiczności, szczególnie młodzież szkół średnich, tak że obszerna sala była przepełniona. Bezapelacyjne zwycięstwo odniosła drużyna WKS Floty, która zdobyła pierwsze miejsce. Kolegium sędziowskie stanowili: sędzia główny mgr. Wójcicki, sędziowie mierzący czas: wychowawca Szkoły Morskiej, kierownik sekcji lekkoatletycznej WKS Floty, sędzią celowniczym był p. Stefan Zawadzki. Na starcie zgromadziło się około 60 zawodników, z czego Gimnazjum Tow. Szkoły Średniej wystawiło 30 zawodników.

Wyniki zawodów pływackich:

100 mtr stylem klasycznym: 1. Kaszkin Ludwik (Flota) 1:27.8; 2. Kotwin 1:35,6; 3. Korsak SM 1:37,3; 4. Preuzentans (YMCA) 2:19.

100 mtr. stylem dowolnym: 1. Rogaliński Edm. (Flota) 1:13,4; 2. Fiderkiewicz (Szk. Mor.) 1:18,4; 3. Jaśkiewicz (Flota) 1:18,4.

200 mtr. stylem klasycznym: 1. Kaszkin (Flota) 3:13,8; 2. Krzemiński (Flota) 3:31,0; 3. Korsak (Szk. Mor.) 3:37,8; 4. Sokołowski (YMCA) 4:05.0.

200 mtr. stylem dowolnym: 1. Szewiałło Edw. (Flota) 3:57,6; 2. Goldfam (Flota); 3. Jur poza konkursem.

100 mtr. stylem grzbietowym (nawznak): 1. Łęczycki (Flota) 1:38,0; 2. Walczak (Szk. Mor.) 1:38,1; 3. Chybiński (YMCA) 1:38,4. Poza konkursem Jur miał czas 1:33,7.

Sztafeta 3 razy 100 mtr. stylem zmiennym: 1. Flota 4:20,3; 2) Szkoła Morska 4:25,6; 3) Gimn. Tow. S. S. 5:04,3.

Sztafeta 5 razy 40 mtr. styl dow. 1) Flota 2:07,9; 2) Szkoła Morska I 2:16,4; 3) Szkoła Morska II 2:17,5.

Po ukończeniu biegów na dystans, a przed rozpoczęciem sztafet, odbył się pokaz skoków z trampoliny. Spośród zawodników wyróżniła się panna Szaniawska (YMCA) wykonując skoki: łamany, jaskółkę wprzód, salto wprzód i skok w tył. Spośród panów wyróżnili się: Haller skokami: łamany, Auerbacha (kategoria najtrudniejszych skoków) śruba przodem. Klasyczne skoki jaskółki pokazali pp. Stefan Matuszewski, Zajączkowski, Lelewski, Jankowski, Dziewicki i Alfater, którzy również wykonywali skoki Auerbacha, śruby, delfiny i t. p.

Na zakończenie skoków p. Stefan Matuszewski trener drużyny bokserskiej WKS Floty, pokazał skoki humorystyczne jak: 1) Napoleon,) Zakochany, 3) Tatuś wraca o 4 nad ranem i aresztowany, które spotkały się z ogólnym aplauzem publiczności. Zawody zakończono o godz. 13. Organizatorzy Polskiej YMCI wywiązali się b. dobrze ze swego zadania.

ROK 14 WARSZAWA MARZEC 1938 R. № 4

Sport Wodny

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM WIOŚLARSTWA ŻEGLARSTWA PŁYWACTWA TURYSTYKI WODNEJ JACHTINGU MOTOROWEGO



Załoga Cambridge'u trenuje.

Wioślarska odznaka za sprawność

Przed kilkoma laty rzuciłem myśl ustanowienia wioślarskiej odznaki za sprawność, na wzór POS. i odznak za sprawność w innych gałęziach sportu. Inicjatywa ta natrafiła na bardzo rozmaite przyjęcie. Byli entuzjaści tej myśli, ale nie brak było i przeciwników. Sparwa „fermentowała" przez kilka lat, aż wreszcie wypłynęła w r. 1937 na Sejmiku, kiedy to uchwalono wprowadzić odznakę za sprawność wioślarską, polecając opracowanie regulaminu odznaki Zarządowi PZTW.

W łonie Zarządu dyskusja przedłużała się, gdyż należało uzgodnić rozmaite zapatrywania na istotę odznaki i doprowadzić do ustalenia takich wytycznych, które by z jednej strony nadawały odznace pewien walor, z drugiej zaś nie komplikowały zbytnio sprawy jej przyznawania. Prowadząc zasadniczo pracę nad regulaminem odznaki — korzystałem z regulaminu innych odznak, jak również z niedawno ogłoszonego regulaminu niemieckiej odznaki za sprawność, który również szedł po naszej myśli rozumowania.

Ostatecznie regulamin odznak PZTW. został uchwalony przez Zarząd w dniu 5 marca b. r. Nie jest to regulamin wyłącznie odznaki za sprawność, ale regulamin, który reguluje całokształt spraw odznakowych w Związku. Regulamin ten zostanie niebawem rozesłany do klubów — dzisiaj ograniczymy się do omówienia rzeczy najważniejszych.

Odznaki PZTW. zostały podzielone na odznaki 1) funkcyjne, 2) odznaki sprawności wioślarskiej i 3) odznaki honorowe. Pod nazwą odznaka funkcyjna rozumie się: a) odznakę członka Zarządu PZTW, b) odznakę instruktorską wzgl. trenerską, c) odznakę sędziowską. Odznaki te nie wymagają bliższych wyjaśnień.

Odznaką, interesującą szeroki ogół wioślarski będzie odznaka za sprawność. Sposób jej przyznawania jest bardzo uproszczony i każdy wioślarz i każda wioślarka może ją bez trudu zdobyć.

Jak ubiega się o odznakę za sprawność?

Instytucją powołaną do prowadzenia prób o odznakę za sprawność jest *każde towarzystwo zrzeszone w PZTW.* Każdy wioślarz (nawet niečzłonek towarzystwa związkowego), zgłasza się więc do najbliższego sobie klubu, wzgl. do klubu, którego jest członkiem i oświadcza gotowość ubiegania się o odznakę za sprawność. Odznaka posiada *trzy stopnie* bronzowy, srebrny i złoty, przyczym ubiegając się o odznakę stopnia wyższego należy się wykazać posiadaniem odznaki stopnia niższego.

Wymagania do zdobycia odznaki są bardzo proste i sądzę, że olbrzymia większość wioślarzy powinna już w tym roku nosić odznakę na kostiumie wioślarskim, wykazując w ten sposób, że uzyskała już odpowiedni stopień wyszkolenia wioślarskiego.

Dla regaotwców wystarczy wziąć udział w biegu na regatach kwalifikacyjnych PZTW. (regaty otwarcia, I krok wioślarski, regaty propagandowe, międzyklubowe, międzynarodowe, regaty międzynarodowe zagranicą) i bieg ukończyć, aby bez względu na rodzaj łodzi i uzyskane miejsce, otrzymać prawo do noszenia *odznaki brązowej.* Odpowiednie zaświadczenie na formularzu, który nabyć można w PZTW. po minimalnej cenie, wystawia klub, który odsyła ten protokół do kapitana sportowego PZTW., a ten przeprowadza weryfikację i ogłasza w specjalnym okólniku przyznanie odznaki. Otrzymanie legitymacji i samego znaczka jest już prostą formalnością.

Turyści-wioślarze mają dwie drogi do wyboru. Albo będą wiosłowali przez cały sezon pilnie i po zakończeniu sezonu wykażą się sumą *1000 km przewiosłowanych na łodzi wiosłowej*, albo też wykażą się, że odbyli *wycieczkę na łodzi wiosłowej*, przynajmniej 100-kilometrową w ciągu trzech dni. Zaznaczyć przytem należy, że kilometry przejechane pod prąd liczą się za 100% dodatkiem, a kilometry przejechane z prądem z 25% potrąceniem.

Przyznać trzeba, że wymagania do odznaki brązowej są minimalne, ale też instytucja tego stopnia odznaki została potraktowana jaknajbardziej liberalnie, aby umożliwić wszystkim zdobycie świadectwa sprawności minimalnej w zakresie wioślarstwa.

Także i wymagania do odznaki srebrnej nie są tego rodzaju, aby zdobycie tego stopnia było specjalnie trudne. Znowu mamy podział na wymagania *regatowe* i *turystyczne*. W pierwszym zakresie wystarczy *zwycięstwo na łodzi każdego typu*, wzgl. *ukończenie biegu na łodzi wyścigowej* bez względu na wynik. W zakresie turystyki wymaga się *przewiosłowania 1500 km* w ciągu sezonu lub odbycie *wycieczki 150-kilometrowej* w ciągu 5 dni.

Wreszcie stopień złoty. Tu już, rzecz prosta, wymagania są większe. W zakresie regatowym wymagania są następujące: albo: a) *trzy zwycięstwa na regatach klasyfikacyjnych* bez względu na rodzaj łodzi (w ciągu 1 sezonu), b) albo zdobycie *mistrzostwa Polski*, c) albo *zwycięstwo zagranicą* w jednym biegu lub w dwóch biegach w kraju w konkurencji międzynarodowej w klasie bez ograniczeń, d) albo zdobycie *jednego z trzech pierwszych miejsc na mistrzostwach Europy*, wzgl. *w mistrzostwach olimpijskich*.

W zakresie turystyki mamy następujące wymagania: a) albo przejechać w ciągu sezonu *2.000 km*, b) albo też odbyć *wycieczkę 200-kilometrową* w ciągu 6 dni.

Zarząd PZTW. przewidując, że wielu starszych wioślarzy, którym warunki obecne nie pozwalają na zdobycie odznaki — zechce jednak wykazać, że w latach ubiegłych reprezentowało odpowiedni poziom uchwalił także *postanowienia odnośnie przyznania odznaki za sukcesy odniesione w dawniejszych sezonach*. A zatem każdy ze starszych wioślarzy, który chce posiadać odznakę musi w terminie *do dn. 1 października 1938 r.* przesłać dowody, że w trzech ubiegłych sezonach zdobywał odpowiednie wyniki, bądź regatowe bądź turystyczne, a odznaka zostanie mu przyznana. Rzecz prosta kolejność sezonów *nie jest wymagana*.

Obecny więc sezon powinien przejść *pod znakiem odznaki wioślarskiej*. Osoby, które nie mają czasu na dłuższe wyjazdy — powinny zainteresować się regatami miejscowymi (otwarcia, I krok itp.) i zdobywać odznakę w zakresie regatowym, przyczem pod adresem Komitetów regatowych i towarzystw organizujących regaty należało by wystosować życzenie by organizowały *specjalne biegi dla starszych panów, młodzieży* itp Chodzi o to, aby każdy miał okazję do zdobycia odznaki. Osoby, które mają nieco więcej czasu powinny wykorzystywać każdą wolną chwilę, by wywiosłować conajmniej 1000 km. Wreszcie zwracamy się z apelem do starszych wioślarzy, by w imię solidarności wioślarskiej nadesłali odpowiednie zaświadczenie co do dawniejszych sukcesów. Chodzi bowiem o to, abyśmy wykazali ilu faktycznie ludzi wiosłuje na rzekach polskich.

Odznaka jest dostępna także i *dla osób niezrzeszonych*, które mogą się ubiegać o odznakę, np. w zakresie turystyki bądź też w tych regatach, w których dopuszczalnym jest start osad niezrzeszonych w PZTW., t. j. w I kroku wioślarskim. Osoby niezrzeszone muszą jednak wykazać się zaświadczeniem towarzystwa zrzeszonego w PZTW.

* * *

W regulaminie odznak PZTW. znajdujemy także przepisy odnoszące się *do odznaki honorowej*. Przyznaje ją *Zarząd PZTW*. na wniosek zarządów towarzystw związkowych osobom szczególnie zasłużonym na polu wioślarstwa, zarówno z pośród członków towarzystw jak i z pośród osób nie należących do klubów. Celem tej odznaki jest podkreślenie zasług danej osoby. Odznakę honorową PZTW. mogą otrzymać także i osoby niebędące obywatelami Rzeczypospolitej Polskiej. Odznaka Honorowa posiada dwa stopnie, a to srebrny i złoty.

* * *

Przez uchwalenie regulaminu odznak została wypełniona luka, która w pewnych sprawach dawała się wyraźnie we znaki. Stwierdzić należy, że powoli wszystkie luki w zakresie regulaminów zostają wypełnione i dzisiaj całokształt „prawa" związkowego jest bodaj że kompletny. Kodeks ten obejmuje następujące pozycje:

1) Statut PZTW.
2) Regulamin Regatowy.
3) Regulamin turystyczny.
4) Regulamin Komisji Wioślarstwa kobiecego.
5) Regulamin Sędziów PZTW.
6) Regulamin Instruktorów PZTW.
7) Regulamin Odznak PZTW.

Warto by się postarać o to, aby „kodeks" ten został wydany drukiem łącznie, tak aby każde towarzystwo zrzeszone w PZTW. orientowało się dokładnie w przepisach związkowych.

Wł. Długoszewski.

Wioślarstwo nieznaną dżunglą dla prasy

Przyzwyczailiśmy się już do tego, że wioślarstwo jest pewnego rodzaju „terra ignota" dla olbrzymiej większości naszej prasy i to nietylko codziennej, ale także i tzw. fachowej. Pamiętam np. jedno sprawozdanie z wioślarskich mistrzostw Europy, pisane przez pewnego świetnego znawcę ale... kolarstwa i boksu. W sprawozdaniu tym czytaliśmy takie kwiatki, jak: „na pierwszym etapie prowadziły Włochy, na drugim wysunęła się Szwajcaria, ale w trzecim etapie decydujące zwycięstwo odniosły Włochy itd. Miało się wrażenie, że czyta się sprawozdanie z kolarskiego Tour de France lub wyścigu dookoła Polski.

To jeszcze można było wytrzymać, ale ostatnio mieliśmy gorsze „kawałki". Kilka tygodni temu „Przegląd Sportowy" w numerze 11 z dn. 7 lutego br. zamieścił artykulik pt. „Przy sterze i wiośle". I cóż dowiedzieliśmy się z tego artykuliku?

„Przeglądowy" łowca sensacji zaczyna od Vereya i Ustupskiego. Pisze:

Dlaczego Verey i Ustupski nie trenują? Verey i Ustupski, studiujący obecnie w CIWF-ie, nie korzystają z możliwości treningu na basenach zimowych AZS-u lub WTW. Może nasi najlepsi wioślarze mają trudności? Kto opiekuje się w Warszawie Vereyem i Ustupskim?

Już ten ustępik jest do pewnego stopnia kompromitacją autora. Bo przecież dobrze poinformowany dziennikarz, a takim powinien być każdy dziennikarz, łatwo mógł wyjaśnić dręczące go niepewności. Cóż prostszego było ponad zdjęcie słuchawki telefonicznej z widełek i zatelefonowanie do PZTW? Aby uspokoić „Przegląd Sportowy" wyjaśniamy:

Vereyem i Ustupskim opiekują się: p. Loth z ramienia PZTW, p. Sporny z ramienia PZTW i AZS Kraków, poza tym obydwaj zawodnicy są w ścisłym kontakcie korespondencyjnym z kapitanem sportowym PZTW. Wyżej wymienieni ludzie dbają o to, aby obydwaj nasi wioślarze mieli

możliwie jaknajpomyślniejsze warunki do studiów. Dlaczego nie trenują na basenie WTW czy AZS? Odpowiedź prosta. Wioślarze tej klasy co Verey czy Ustupski mniej wymagają treningu technicznego a raczej potrzebują treningu kondycyjnego. Ten mają zapewniony w CIWF w wystarczającej ilości i jakości. Obecnie odpowiednie czynniki zastanawiają się zresztą nad zbudowaniem dla tej dwójki jakiegoś aparatu, który by się dał ustawić na basenie pływackim CIWF. Gdy tylko temperatura nadwiślańska pozwoli obydwaj będą trenowali na Wiśle, korzystając z pobliża WKS Żoliborz, gdzie zostaną „zaparkowane" ich łodzie.

Przytem należy się jedna uwaga. Zarówno Verey, jak i Ustupski nietylko studiują CIWF, ale także przygotowują się do matury. Bo to przecież już najwyższy czas, aby uporządkować swoją przyszłość. Te podwójne studia zabierają im mnóstwo czasu, ale to już trudno. Muszą oni myśleć o tym, że nikt za nich się nie wyuczy. Kariera sportowa trwa krótko, a życie jest znacznie dłuższe. Nie można zatem mieć do nich pretensji, że obecnie sport usunęli nieco na dalszy plan. Są przecież amatorami, a nie „półamatorami", jakich nie brak u nas w piłce nożnej czy kolarstwie. O tym jednak „Przegląd Sportowy" nie wie i nie chce wiedzieć. Nie chciał także porozumieć się z ludźmi, którzy mogli go poinformować. Zresztą rozumiemy to. Przecież gdyby porozumienie nastąpiło — nie byłoby sensacji. Lepiej udać, że się nie nie wie i pisać. Stanowczo wygodniej!

Innego rodzaju sensację wyszukała „Gazeta Polska" (nr. z dn. 30 stycznia 1938 r.), która zamieściła obszerniejszy artykuł p. t. *Wioślarskie mistrzostwa Europy zagrożone?!* Podstawą do wyrażenia tak daleko idących obaw stało się ustanowienie meczu wioślarskiego Polska — Węgry oraz szeregu podobnych imprez międzypaństwowych. Najciekawszą jest jednak konkluzja, która brzmi następująco:

> Wobec szeregu spotkań międzynarodowych o pierwszorzędnym znaczeniu sportowym, oraz licznych, interesujących regat międzynarodowych w Henley, Grünau, Wiedniu, Lucernie itp. Mistrzostwa Europy powinny stracić w tym roku swoje dominujące znaczenie.

Nie może być nic bardziej fałszywego pod słońcem od takiego zdania. Po pierwsze regaty w Henley, Grünau, Wiedniu i Lucernie odbywają się już od kilkudziesięciu lat i niegdyś miały stanowczo większe powodzenie, niż dzisiaj w dobie ograniczeń paszportowo-dewizowych. Po drugie, powiemy już dosadnie: co ma piernik do wiatraka. Przecież istnienie międzypaństwowych spotkań w niczym nie przeszkadza istnieniu zawodów o mistrzostwo Europy. Gdybyśmy stanęli na tym stanowisku to doszlibyśmy do przekonania, że nietylko mistrzostwa Europy, ale także Igrzyska Olimpijskie były by poważnie zagrożone. A tak przecież nie jest.

Wprost przeciwnie regaty międzynarodowe i spotkania międzypaństwowe dodają powagi mistrzostwom Europy. Imprezy te stanowią poniekąd eliminację przed mistrzostwami Europy, i dzięki nim poszczególne państwa wiedzą w której konkurencji mają coś do powiedzenia a w której mogą ograniczyć się do roli widzów. Ten sposób ujęcia kwestii powoduje może zmniejszenie liczby osad startujących na mistrzostwach Europy, ale w żadnym wypadku nie powoduje obniżenia ich poziomu.

I ciekawym jest, że podczas gdy cała prasa światowa podkreśla wspaniały rozwój mistrzostw Europy i stwierdza, że zaćmiły one inne imprezy o kilkudziesięcioletniej tradycji jak np. regaty w Henley, to jedna jedyna „Gazeta Polska" wróży zachód: mistrzostw Europy.

Do takiej przynajmniej konkluzji dochodzi autor artykułu w „Gazecie Polskiej"; pisząc: „Nowa sytuacja wskazuje na to, że musimy zwrócić baczniejszą uwagę w kierunku raczej regat międzynarodowych". Zdanie to wskazuje, że pisał je ktoś, kto nigdy nie brał udziału w regatach i który nie zdaje sobie sprawy, że największe zwycięstwo na regatach międzynarodowych nie posiada ani połowy tego brzmienia i wartości co tytuł mistrza Europy.

I dlatego jesteśmy spokojni o losy mistrzostw Europy podobnie, jak np. jesteśmy spokojni o los mistrzostw wioślarskich Polski. Bo gdybyśmy się zgodzili ze stanowiskiem autora „Gazety Polskiej" to musielibyśmy drżeć także o to, iż regaty międzynarodowe w Bydgoszczy czy w Wilnie lub Gdańsku przekreślą wogóle celowość organizowania mistrzostw Polski. A tak przecież nie jest!

Świat wioślarski bardzo jest wdzięczny prasie za poświęcanie wioślarstwu uwagi. Bo przecież na dobrą sprawę na z górą setkę numerów, jakie wydaje rokrocznie „Przegląd Sportowy" zaledwie kilka przynosi wiadomości, mogące zainteresować wioślarza. Lekceważenie czytelnika-wioślarza jest w tym zakresie wprost imponujące. Poprostu w pewnych okresach wioślarstwo wogóle nie istnieje dla redakcji, szkoda tylko, że jeśli już ukazuje się artykuł o wioślarstwie to wykazuje on całkowitą ignorancję autora, który tego rodzaju niesprawdzone i krzywdzące ogół wioślarski artykuły publikuje. Ciekawi jesteśmy jak np. piłkarze czy bokserzy ustosunkowali by się do pisma, które by zamieściło artykuł równie niefachowy i zdradzający niechęć autora do rzeczowego ujęcia kwestii, jak to często zdarza się w wioślarstwie. Bylibyśmy bardzo radzi, gdyby ci, którym wypada pisać o wioślarstwie zechcieli raz pofatygować się nad Wisłę i przypatrzyć się ruchowi wioślarskiemu a nawet samemu od czasu do czasu powiosłować. Z pewnością zmieniło by się zapatrywanie danego pisma na sport, który przez wielu jest uważany za jeden z najpiękniejszych.

Captain



Trening Oxford'u.

O „ciężarze gatunkowym" rekordów

W artykule poniższym będę mówił o wartości rekordów.

Dla większości gapiów rekordem może być każda ekstrawagancja—dziesięć kilo parówek, zjedzonych za jednym zamachem, wystarcza do ustalenia rekordu.

Zaledwie nieliczni wtajemniczeni rozumieją istotną treść rekordu -- jest on miernikiem wysiłku ludzkiego.

Jeżeli chodzi o rekordy motoryzacyjne, a o nich będzie tu mowa pod postacią rekordów szybkości motorów przyczepnych do łodzi, są one doskonałym miernikiem twórczego wysiłku myśli ludzkiej.

Jeżeli ktoś zechce wykopać rów, mający służyć do odpływu wody, ma możność zmierzyć jego głębokość za pomocą np. metra; z chwilą, gdy rów osiągnie głębokość pewnej ilości metrów — uważa pracę za ukończoną. Nikomu nie przyjdzie na myśl uważać, że rów jest dobry, skoro brakuje mu, powiedzmy, połowy głębokości, umożliwiającej przepływ wody.

Podobnie czyni konstruktor, budujący np. motor do ślizgacza: ma on przed sobą miarkę w postaci dorocznego rekordu światowego i może z całą pewnością twierdzić, że motor jest wystarczająco dobry, skoro tylko uda mu się osiągnąć wynik, zbliżony do rekordu.

Tak samo nie miał by racji ktoś, kto usiłował by zganić motor, ustanawiający rekord światowy, jak i ktoś, twierdzący, że motor jest świetny, mimo, że systematycznie osiąga wyniki, powiedzmy dwukrotnie gorsze od rekordu światowego.

Tak się rzecz ma, oczywiście, z rekordami szybkości bezwzględnej w danej klasie.

Rekord światowy szybkości bezwzględnej jest, niestety, także objektywną miarą, jak metr, lub kilogram, i to nie daje spać wszystkim tym, którzy za wszelką cenę chcieli by posiąść rekord światowy, a nie dorośli do tego, żeby albo go pobić, albo spokojnie uznać się narazie za niedość [illegible]

Tacy ludzie szukają dróg bocznych, dochodząc do wyników dziwacznych.

Stworzono szereg dziwacznych rekordów, a więc: rekord 2-godzinny, 4-godzinny i 6-godzinny, obok rekordów na 5 i 12 mil. Rekordy szybkości bezwzględnej (na 1 mili) zręcznie usunięto w kąt, i oto powstało razem w 4 klasach: A, B, C, X, nie licząc mało u nas popularnego 5-milowego, aż 16 nowych rekordów światowych do zdobycia.

Amerykanie, widząc w tych nowotworach niejakie podobieństwo do wyżej wymienionego rekordu pożarcia 10 kg parówek, nie uznają nowych rekordów, pozostawiając je „do zabawy" Europejczykom.

Włosi rzucili się na żer skwapliwie i „nabili" bez liku rekordów: oparci o swą mocarstwową dyscyplinę, a może i benzynę, kropili hurtem po 3 rekordy światowe na jednym motorze za jednym wyjazdem; to mi jest dopiero ro-[illegible]

Porównując wyniki różnych krajów na podstawie tabeli, ułożonej przez Włochów, widzimy, że stoją oni na pierwszym miejscu ze swoimi 7 rekordami, Stany Zjednoczone zaś zadowolić się muszą drugim [illegible]

Cztery rekordy Amerykan mówią jednak głośniej od całej tej tabeli.

Z tabeli tej widać, że odpowiednio cierpliwe indywiduum może bez wysiłku ustalić dotąd nieustalone rekordy na 4 lub 6 godzin w klasach A, B i X, jadąc dowolnie wolno, lub zgoła na wiosłach, lub żaglu.

Przed naszymi zawodnikami pozostają dwie drogi: zacisnąwszy zęby zgłębiać konstrukcję motorów i łodzi w celu pobicia Amerykan, lub, idąc śladami Włochów, ustalić jeszcze ze 20 rekordów, odpowiednio na: 8, 10, 12, 14, 16 godzin, kupić dużo benzyny, wstawić do łodzi kuchnię i łóżko, a potem wio! — w imię Boże!

Jak donoszą, ostatnio Włochy poszły dalej w tym drugim kierunku: oto na bazie pod Wenecją motorówka, należąca do marynarki wojennej (!) pobiła, że tak powiem, rekord w biciu rekordów: za jednym zamachem pobito aż 5 rekordów światowych w klasie motorówek bez ograniczeń w jeździe na czas: na 1 godzinę, 3 godziny, 6 godzin, 9 godzin i 12 godzin. Komisja urzędowała bez przerwy cały dzień, a dla osiągnięcia rekordów spalono około 6000 kg benzyny.

Winszujemy sportowcom włoskim! · L. D.

Szybkość w km/godz.	Rekord bezwzgl.				Na 12 mil				2-wu godzinny				4-go godzinny				6-cio godzinny				Ogółem rekordów
	A	B	C	X	A	B	C	X	A	B	C	X	A	B	C	X	A	B	C	X	
Włochy	—	—	—	—	64,28	64,98	—	86,08	—	—	59,34	73	—	—	59,26	—	—	—	59,04	—	7
Francja	—	—	—	—	—	—	78,29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	2
St. Zjednoczone .	77,6	84,5	[illegible]	120,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Anglia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41,4	—	—	—	—	—	40	—	—	—	—	2
Belgia	—	—	—	—	—	—	—	—	30,42	—	—	—	—	39,4	—	—	—	—	—	—	2

Genialni konstruktorzy i jeźdźcy amerykańscy pobili na głowę wszystkie rekordy w klasach motorów przyczepnych: rekordy światowe są wyśrubowane wprost fantastycznie: są one przeciętnie o 8 km/godz. wyższe, niż odpowiednie wyniki Europejczyków; ostatni nie mają już od kilku lat nic do powiedzenia w tej dziedzinie. Nie daje to im spać spokojnie; zwłaszcza Włochy, pragnące ze względów prestiżowych być na pierwszym miejscu w każdej dziedzinie, forsowały projekt takiego układu rekordów, który zapewnił by im możność powiedzenia światu, że mają najwięcej rekordów w swym posiadaniu.



Jeszcze do kol. Ł. D.

Jest mi niezmiernie miło, iż polemika nasza na łamach tego pisma skłoniła kol. Ł. D. do brania udziału w rekordach na czas, których był w ubiegłym sezonie skrajnym przeciwnikiem.

Nie chcąc robić przykrości kol. Ł. D. muszę jednak zaprzeczyć twierdzeniom jakoby poziom rekordów światowych na czas był skandalicznie niski.

Patrząc na wyniki mistrzostw polskich w Augustowie w ub. roku widzimy, iż na rekordzie 1 mili kl. B figuruje szybkość 75,8 km./godz., natomiast na dystansie 5 mil szybkość spada do 72,6 km./godz.

Jeden jak i drugi rekord był ustanowiony na tym samym torze w linii prostej bezpośrednio po sobie, tj. w tych samych warunkach atmosferycznych.

Zaznaczyć należy, iż oba rekordy pobite zostały na tym silniku i łodzi również przez tego samego, najlepszego zresztą w Polsce zawodnika.

Wynika stąd, iż z chwilą przedłużenia dystansu w nawet najrasowszym silniku, jakim jest silnik kl. B (Johnson SR) szybkość wybitnie maleje.

Nie posiadamy niestety wyników tegoż silnika na jeszcze dłuższej trasie, trudno jest więc powiedzieć jaka szybkość byłaby w warunkach 2 i 4 godzinnego rekordu.

Być może iż wyniki kol. L .D. w nadchodzącym sezonie, dadzą nam więcej materiału do powyższego [illegible]

Obecnie możemy jako porównanie zestawić wyniki amerykańskiego wyścigu Albany—New York na dystansie 130 mil (214 km) w r. 1937 w którym brało udział 92 zawodników. (Motor Boating Nr 6/1937).

Zestawiam je z rekordami na 1 mili (amerykańskimi):

Km/godz. [illegible]	Km/godz. w wyścigu Alban -New York
Kl. A — 77,65	43,8
Kl. B — 84 —	57,2
Kl. C — 93,59	68,2
Kl. X — 125,7	62,5

Z powyższego zestawienia widzimy, jak szalona [illegible] w szybkości jest między dystansem 1 mili a 130 mil. Nie widzę więc powodu do określania wyników w rekordach na czas „nędznymi".

Dodajmy jeszcze, iż rekordy na czas odbywają się zwykle na trasie okrężnej, gdzie wiraże „zjadają" dużo szybkości, natomiast wyścig Albany—New York odbywa się na trasie prawie prostej.

Nie twierdzę bynajmniej, iż Amerykanie stają do długodystansowych biegów na silnikach bijących rekordy na 1 mili, natomiast wielu konstruktorów buduje silniki jak i łodzie specjalnie na ten wyścig.

Sądzę, iż Amerykanów stać jest na to, aby zbudować „rasowy motor" przystosowany do długodystansowego wy-[illegible]

Tyle tylko o Amerykanach i ich dążeniach do rozwoju konstrukcji motorów.

W końcu tego krótkiego artykułu pragnę jeszcze jedną sprawę wyjaśnić koledze Ł. D., mianowicie: jeśli ktoś z opuszczoną przyłbicą godzi piórem w moją nędzną postać, innymi słowy podpisuje artykuł inicjałami — najprymitywniejsze zasady przyzwoitości nie pozwalają na domyślanie się „kto się za nimi kryje".

Bądźmy nadal sportowcami kol. Ł. D.

Tadeusz Adelt.

O mocy silników pozaburtowych

W tabelce podanej w artykule „Multimiliarder kol Adeltowi" na str. 42 poprzedniego numeru Sportu Wodnego podano ciekawe zestawienie mocy jednostkowej kilku silników pozaburtowych.

Moc 57 KM z 1 litra osiągnięta na 1-o cylindrowym silniku dwusuwowym GAD, o pojemności prawdopodobnej 250 cm³, a więc o mocy 14,25 KM, jest bardzo pięknym wynikiem i stanowi prawdopodobnie polski „rekord mocy z 1 litra".

Dalszy ciąg zestawienia pokazuje, że silniki amerykańskie podobnej klasy osiągają jeszcze nieco lepszę wyniki. Przyczyną bez porównania wyższych wartości dla klasy X jest stosowanie sprężarki wstępnej („kompresora"), dozwolone w myśl regulaminu międzynarodowego tylko w klasie X.

Wynik około 100 wzgl. więcej KM z litra silnika dwusuwowego z silnym doładowaniem za pomocą sprężarki nie jest więc czymś nieprawdopodobnym, gdyż moce jednostkowe do ok. 135 KM z litra otrzymywano również i na silnikach czterosuwowych w badaniach laboratoryjnych i na samochodach wyścigowych.

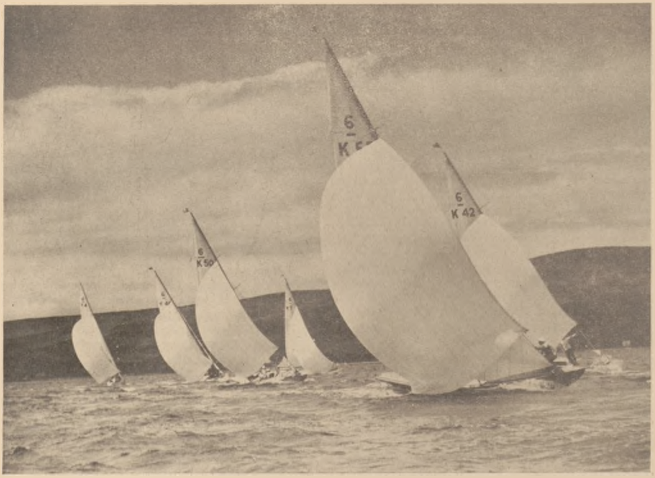
Obok silników, które kolejno pobijały rekordy świata szybkości bezwzględnej na ślizgaczach znalazł się w zestawieniu skromny silnik krajowej produkcji „SS-25", który jak powszechnie wiadomo, jest silnikiem użytkowym, dostosowanym do wyścigu tylko przez zmianę przekładni i odjęcie tłumika. Jest to silnik 3 cylindrowy 74×68, a więc o pojemności zaledwie 876 cm³, powstały z silnika uniwersalnego, używanego do celów przemysłowych i komunikacyjnych. Rozwija on moc 28 KM przy 3600 obr./min., waży 60 kg i kosztuje oczywiście niewspółmiernie mniej od wspomnianych silników rekordowych francuskich i amerykań-[illegible]

W stosunku do swoich możliwości silnik ten wykazał w ubiegłym sezonie sportowym b. ładne wyniki.

Uwaga, że motorów „rasowych" o mocy np. ok. 100 KM z 1 litra i 7000 obr./min. budować w Polsce nie możemy, jest niestety słuszna, ale nie z braku materiału i konstruktorów. Budujemy obecnie w kraju b. dobre silniki lotnicze, których opracowanie materiałowe i konstrukcyjne nie jest bynajmniej łatwiejsze. Natomiast realizacja rekordowych silników jest niezmiernie kosztowna. Interesować się nią mogą albo b. bogaci entuzjaści sportu (do klasy tej należy, o ile się nie mylę, rekordzista świata Jean Dupuy) bądź też firma jak Johnson w Ameryce, sprzedająca tysiące czy dziesiątki tysięcy silników i mogąca wkalkulować wydatki na rekordy do swych kosztów handlowych.

J. S.





Wspaniałe zdjęcie dorocznych regat żeglarskich w Anglii.

Jaką łódź budować?

Pytanie jaką łódź żaglową należy budować dla celów żeglarstwa śródlądowego, powinno być rozstrzygnięte zasadniczo na jesieni, dlatego artykuł ten w chwili obecnej może wydawać się mocno spóźniony; ponieważ jednak w naszej prasie fachowej nie było dotąd o tym mowy, pozwalam sobie ten temat poruszyć.

W pierwszym rzędzie musimy sobie dokładnie zdać sprawę z celu, do jakiego nasz jacht ma służyć: czy dla celów szkoleniowych, czy do turystyki, czy też dla celów regatowych. Musimy się bowiem pogodzić z faktem, że dzisiejsze wymagania i technika konstruktorska (zwłaszcza w dziedzinie żeglarstwa regatowego) poszły tak daleko, że istnieje bardzo wyraźny podział konstrukcyj w zależności od celu jakiemu budowany jacht ma służyć.

Jedno tylko nie powinno ulegać najmniejszej wątpliwości: wybieramy wyłącznie spomiędzy jol klasowych PZŻ. Oczywiście nie mówię tu o kajakach żaglowych, które choć bardzo rozpowszechnione - dla miłośników prawdziwego żeglarstwa nie mogą wchodzić w rachubę.

Stanowcze ograniczenie się do wyboru typu budowanej łodzi spomiędzy klas ustalonych przez PZŻ jest oczywiste. Podobnie jak żadnemu miłośnikowi tennisu nie przyjdzie do głowy budować dla siebie kortu, odbiegającego wymiarami od ogólnie przyjętych, gdyż tym samym postawił by siebie poza nawiasem społeczności miłośników tego sportu, tak samo i żeglarz, posiadający łódź nieklasową wyrzeka się dobrowolnie uczestniczenia w zorganizowanym życiu żeglarskim.

Niezależnie od tego wykonanie łodzi w oparciu o przepisy budowlane PZŻ daje żeglarzowi rękojmię posiadania łodzi naprawdę wartościowej, bezpiecznej i szybkiej. Zaiste zadziwiająca jest pewność siebie tych wszystkich domorosłych geniuszów, którzy porywają się na konstruowanie i budowę łodzi ignorując przepisy PZŻ. Celem tych przepisów jest bowiem nie tylko unifikacja i właściwy podział łodzi, dla umożliwienia ich współzawodnictwa, ale również i danie konstruktorowi pewnych zdrowych wytycznych, gwarantujących szybkość, bezpieczeństwo, wytrzymałość i celowość konstrukcji. Przepisy te bowiem, zwłaszcza w zakresie klas t. zw. turystycznych lub ograniczonych są właśnie ułożone z myślą skierowania wysiłku konstruktora we właściwym kierunku i uniemożliwienie projektowania różnych dziwolągów. Są one oparte na wieloletnim doświadczeniu żeglarskim.

1. *Cele szkoleniowe*. Dla celów szkoleniowych, a zwłaszcza tam, gdzie chodzi o szkolenie masowe, potrzebne są łodzie pojemne, mogące pomieścić instruktora i jaknajwiększą liczbę szkolących się. Nie są więc tu potrzebne łodzie specjalnie szybkie, a tym samym niewygodne i kosztowne, ale raczej bezpieczne, o niezbyt wysokim ożaglowaniu. Należało by tu polecić jole 15 m² żagla, zwłaszcza skośnodenne (klasa L). Dla indywidualnego przeszkolenia żeglarzy zaawansowanych, stawiających już pierwsze kroki na terenie regatowym — stworzona została specjalna klasa B— monotypu 8 m² żagla, odznaczającego się wybitnie niską ceną (400—500 zł); stanowi ona jakby wstęp dla żeglarzy

regatowych, przygotowujących się do startowania na olimpijkach, których koszt jest już znacznie droższy (około 1400 zł.).

2. *Cele regatowe* — w pierwszym rzędzie zasługują — wyróżnienie omawiane już wyżej monotypy: B (8 m² żagla) i olimpijka, będąca monotypem międzynarodowym a więc przygotowująca żeglarzy do regat międzynarodowych. Ponadto w klasie olimpijek rozgrywane są corocznie mistrzostwa Polski. Ścisłe określenie wymiarów łodzi monotypowych daje poza tym gwarancję jej właścicielom, że łódź ich nie „zestarzeje się" konstrukcyjnie, że będą mogli na równych szansach z pozostałymi żeglarzami startować zawsze i wszędzie. Budowę łodzi klas S, H lub E z myślą o zdobywaniu w tych klasach nagród — uważał bym za bardzo ryzykowne, gdyż względnie luźne przepisy, istnienie wielu starych i bardzo poważnych nagród w tych klasach (jak np. nagroda Pana Prezydenta, nagroda wieczysta im. Marszałka Piłsudskiego) spowodowały tak znaczne „wyśrubowanie" konstrukcyj w tych klasach — że decydowanie się na budowę łodzi w tych klasach może być wytłomaczone bądź zaangażowaniem się w zdobyciu tych nagród i tradycjami żeglarskimi bądź też wielką ambicją sportową, ale i w jednym i w drugim wypadku musi być poparte zarówno dużą wiedzą i doświadczeniem żeglarskim jak i dość znacznym wydatkiem pieniężnym. Dla żegalrzy, mających ambicje konstrukcyjne polecić można natomiast klasę „F" — jolę wyścigową o 5 m² żagla.

3. *Cele turystyczne*. Dla celów turystyki dalszej — oczywiście łodzie większe, a więc skośnodenna z kajutą — klasa A (20 m² żagla) lub L (15 m² żagla). Dla turystyki bliższej idealne są L i S (ta ostatnia oczywiście nie w wykonaniu regatowym). Dla włóczęgi samotnej polecić poza tym można olimpijkę, doskonale przystosowaną do obsługi jednoosobowej, stateczną i dobrze trzymającą się na fali.

Cz. Bełkowski.

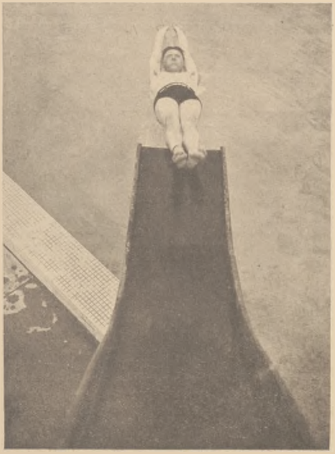
Pływactwo polskie na nowych drogach

Ostatnie walne zgromadzenie Polskiego Związku Pływackiego odniosło się do sprawozdania z działalności poprzedniego Zarządu bez entuzjazmu. Rozumiano doskonale trudne warunki pracy władz związkowych (znacznie jednak korzystniejsze od tych, jakie istniały przed paru laty) i nie stawiano zbyt gorzkich zarzutów, ale melancholijnie konstatowano, że dobrze się w pływactwie polskim nie dzieje, a ściślej mówiąc, że się za mało dzieje.

Wybrano nowy Zarząd, powołano nowych ludzi, starając się dobrać władze w ten sposób, by zapał ludzi nowych połączyć z doświadczeniem działaczy starych, by zachować ciągłość pracy, by nie zrywać nici wiążących obecne władze związku z poprzednimi. Każdy rozumie jednak doskonale, że nim nowy Zarząd PZP. zdoła pokazać co potrafi, będzie musiało upłynąć sporo czasu, gdyż nowi ludzie muszą się rozruszać. Na wyniki pracy czekamy więc cierpliwie aż do lata. Jasne jest też, że nad obecnym sezonem pływackim władze PZP. muszą postawić krzyżyk i myśleć już tylko o wielkim sezonie letnim.

Dla porządku musimy jednak skonstatować, że sezon zimowy 1937/38 był dla pływactwa polskiego zmarnowany. Jedna impreza w postaci tzw. mistrzostw krytej hali (niesłusznie przez niektórych nazywanych zimowymi mistrzostwami Polski) nie jest niczem. To powinno być zakończeniem sezonu, koroną paromiesięcznych wysiłków, a nie jedynym dziełem w ciągu zimy. Musimy się z tym pogodzić, że poprzednie władze Związku były zbyt przejęte kwestią swego ustąpienia, aby nadać należyty rozmach imprezom w sezonie zimowym. Dziś na montowanie tego sezonu jest za późno. Można ratować jednak co się da. Taką pozycją, którą trzeba ratować jest np. Heidrich. Widzieliśmy na mistrzostwach krytej hali w Łodzi, że poziom przeciętnych naszych czołowych zawodników był rozpaczliwie niski, rzecz zupełnie zrozumiała, jeżeli się zważy, że cały sezon zimowy był martwy. Ale na tle tej martwoty wybił się jeden jasny punkt — zdumiewająco jasny, jak na warunki, w jakich powstał. Punktem tym był Heidrich, który od paru lat niedwuznacznie pokazuje, iż ma wszelkie dane, by stać się pływakiem wielkiej klasy europejskiej, a który zawsze jest chowany w ukryciu, tak jakby wprost zależało komuś, by talent ten nie rozwinął się i by go w Europie nikt nie dostrzegł.

Wysyłanie tego zawodnika zagranicę nie nastręcza żadnych trudności. Zajęcia zawodowe nie absorbują go na tyle, by nie mógł on ich w każdym czasie na parę dni przerwać. Na zawodnika tej miary znajdzie się „popyt" na każdych poważniejszych zawodach zagranicą. A mimo to, nikomu nie przyszło do głowy, by wysłać go choć raz samego zagranicę. Ten znakomity zawodnik startował dotąd w imprezach międzynarodowych tylko razem z reprezentacją Polski, a wiemy jak rzadko montuje się takie spotkania. Sam jeden nie jeździł nigdy. A przecież na to, by zawodnik ten doszedł do pełnej formy w ciągu przyszłego lata, musi on conajmniej kilka razy startować już w ciągu



Skok z trampoliny w wykonaniu angielskiego rekordzisty Chingford Pool.



Trening angielskich uczniów w walkach zapaśniczych w wodzie.

zimy w najsilniejszej konkurencji, której napróżno szukać będzie w kraju.

Jeżeli obowiązku zaopiekowania się Heidrichem nie spełnia jego klub macierzysty — zająć się tym powinien Związek. Heidrich jest dziś naszym zawodnikiem najlepszym, ale przecież nie jedynym godnym startowania zagranicą. Jeżeli myślimy już dziś o wysłaniu drużyny na mistrzostwa Europy do Londynu, musimy już dziś przystąpić do intensywnego jej przygotowywania. Trzeba w najbliższym czasie zestawić zespół zawodników czołowych, którzy mają widoki na osiągnięcie przed mistrzostwami Europy właściwego poziomu, i poddać ich ostremu treningowi. Musimy jednak pamiętać o zasadzie, że program przygotowania zawodnika nie składa się z samego treningu, ale z treningu ściśle zespolonego ze startami. Plan treningów i startów (krajowych i zagranicznych) musi już dziś być ustalony dla każdego z kandydatów do reprezentacji indywidualnie i dostosowany do jego możliwości. Jedni bowiem zawodnicy mają więcej czasu na wyjazd, inni mniej, jedni potrzebują treningu dłuższego, innym wystarczy krótszy ale intensywny (do tych należy np. Bocheński), jedni mają większe możliwości otrzymywania zaproszeń na zawody zagraniczne, inni mniej. Nie można więc układać jednego planu ogólnego, lecz trzeba indywidualizować.

W każdym jednak razie o tym wszystkim trzeba myśleć już teraz. Jeżeli przygotowanie zawodników przed latem powierzymy klubom, jeżeli związek ograniczy się do sprowadzenie z Ameryki Steppa (zwykle trener przyjeżdża do nas wtedy, gdy na należyte przygotowanie jest już za późno) — nie liczmy na cuda w okresie mistrzostw Europy. Szesnaście lat doświadczeń naszego pływactwa powinno nas było przekonać, że cudów z wyskokami formy nie ma (jeżeli, to raczej tylko w dół).

Sprawę należytego przygotowania naszej reprezentacji w obliczu mistrzostw londyńskich możemy dziś śmiało postawić na czele obecnych zadań Związku. Kilka bowiem ostatnich lat działalności Polskiego Związku Pływackiego musiało bowiem przekonać wszystkich dowodnie, iż sama działalność „wszerz" i akcja wyszkoleniowa do niczego nie prowadzą. Dopóki nie uda się nam wydatnie podnieść poziomu naszych czołowych zawodników i uzyskać kilku bardziej efektownych sukcesów na terenie międzynarodowym — dopóty w pływactwie naszym panować będzie szarzyzna, taka sama jak przez lata ostatnie, szarzyzna, która wszystkich zniechęca, działaczy i zawodników, okręgi i kluby, organizatorów imprez i widzów. Wśród szerzyzny tej wszelka akcja papierowej czy radiowej propagandy, akcja szkolenia instruktorów, z których usług nikt potem nie korzysta, czy też t. zw. działalność organizacyjna — wszystko to nie da żadnych realnych wyników. Szerokie rzesze zdobędzie dla pływactwa tylko podniesienie poziomu zawodników czołowych i błyskotliwe ich wyniki, a do tego celu nie dojdzie się nigdy bez rozmachu. Od nowych władz Polskiego Związku Pływackiego oczekujemy przeto zasadniczej zmiany linii działania, oczekujemy porzucenia dotychczasowych metod tzw. mrówczej pracy wszerz, która w rezultacie posuwa się naprzód w żółwim tempie, oczekujemy imprez, imprez, i jeszcze raz imprez, bowiem tylko w ogniu walki hartują się i podnoszą swój poziom zawodnicy, a tylko zwycięstwa mogą masowo zjednać danej gałęzi sportu nowych adeptów.

Na jeziorze charzykowskim

Tegoroczny tydzień jachtingu lodowego odbył się pod znakiem przygotowań do międzynarodowych regat w Tallinie. Zima miniona nie była łaskawa dla amatorów sportu lodowego, którzy mieli za sobą tylko 40 dni przeżaglowanych w bieżącym sezonie, wobec 62-ch w roku ubiegłym. Natomiast dużą różnicę dodatnią w stosunku do ubiegłego sezonu można zapisać na rachunek sprzętu żeglarskiego — na regatach w Charzykowie nie było już bojerów typu przestarzałego — zastąpiły je jednostki klasowe, oprócz kilku t. zw. „korsarzy", na których wprawia się młodzież.

W samym tygodniu regat warunki zarówno lodowe, jak żeglarskie były wspaniałe — to też zawody pozostawiły wrażenie korzystniejsze, niż wszystkie dotychczasowe.

Na starcie znalazły się monotypy (2 z W.K.S. Chojnice, 1 — K.P.W. Chojnice i 1 — własność prywatna) oraz 4 dwunastki typu międzynarodowego (1 — Klubu Żeglarskiego Chojnice i 3 — własność prywatna). Typy te w naszych warunkach okazały się najkorzystniejsze i prawdopodobnie w najbliższej przyszłości będą w Polsce rozgrywane oficjalne mistrzostwa na obydwu tych klasach.

Kierownictwo „Tygodnia sportów zimowych w Chojnicach" wyznaczyło 4 dni na przeprowadzenie regat — w każdym dniu po 3 wyścigi dla obydwu klas. Stanowiło



Grupa zawodników „tygodnia jachtingu lodowego".

to świetny trening regatowy przed wyjazdem do Tallina. W klasie monotypu wiedli prim doświadczeni „żeglarze", ale podkreślić należy z uznaniem, że i W.K.S. Chojnice w bieżącym sezonie poważnie się już sportem tym zainteresował.

Z bojerów największe zalety wykazał „Favorit", własność p. Lahna, który zakwalifikowany został na ewentualny wyjazd do Tallina.

W klasie 12 m_2 żagla -- typ międzynarodowy mieliśmy już w roku ubiegłym 3 bojery, to też obecnie wywiązała się zacięta walka żeglarzy dobrze już z tą klasą obznajmionych, w której palmę pierwszeństwa otrzymały: „Contra" p. Steinhilbera i „Strzała" p. Świerzyńskiego. Jachty te zostały wypożyczone przez właścicieli na regaty w Tallinie.

Aczkolwiek warunki żeglarskie pozwalały na rozwinięcie bardzo wysokich szybkości, trzeba podkreślić z uznaniem, że nie było żadnej awarii, co przypisać należy wyrobieniu sportowemu zawodników.

Dla sprawdzenia wartości regatowych sterników regaty przeprowadzono nie tylko na bojerach stanowiących własność zawodników, ale także z wymianą jachtów między żeglarzami.

Dnia 20 i 22.II odbyły się przedbiegi, 24.II biegi z wymianą bojerów i wreszcie 27.II rozgrywki decydujące, które zakończyły tydzień jachtingu lodowego.

Zwycięzcami zostali:

Klasa 15 m_2 -- monotyp -- wszystkie dni regat p. J Lahn.

Klasa 12 m_2 typ międzynarodowy:

20.II -- p. Świerzyński 10 pkt.
22.II -- p. Kądziela 9 pkt.
24.II -- p. Kądziela 13 pkt.
27.II -- p. Steinhilber 11 pkt.

Ilość bojerów klasowych na naszym jeziorze powiększa się z roku na rok w szybkim tempie i coraz więcej amatorów garnie się do tego pięknego sportu, który do



Na starcie.

pewnego stopnia można porównać z „bobsley'em". Ale, gdy tam mamy ścisłe ograniczenie toru bardzo kosztownego w utrzymaniu, jachting lodowy pozwala na przeżywanie emocji niespotykanej w innych sportach na wolnej przestrzeni, przy wybitnie tanich środkach uprawiania tego sportu. Nawet dla klubów położonych opodal od terenów jezior możliwe jest podczas t. zw. „weekend'ów" korzystanie z tego pięknego sportu, gdyż stancjonowanie bojerów nie nastrzeza żadnych trudności. W ciągu całego roku jest tam obecny bosman, który opiekuje się sprzętem żeglarskim, a jak dowiedzieliśmy się ostatnio, Liga Popierania Turystyki zamierza stworzyć nad jeziorem poważny ośrodek sportów wodno-lodowych przez budowę odpowiedniego schroniska, pozwalającego na dłuższy pobyt w Charzykiwie zarówno latem, jak zimą.

Z żalem zrezygnowaliśmy z udziału w międzynarodowym turnieju w Angerburgu -- zmusił nas jednak do tego obowiązek przeprowadzenia kursu na własnym terenie.

Jotka.

Motory pomocnicze dla łodzi żaglowych

Nie ulega wątpliwości, że motor pomocniczy przydać się może nawet „czystemu" żeglarzowi. Ilość jachtów niemających tego pomocnika jest już obecnie znikoma. Przy wyborze motoru, chodziło by zatem nie o kwestię, czy mamy mieć motor czy też nie, ale raczej o wybranie motoru najodpowiedniejszego. W ostatnich latach rozwój maszyn używających do napędu ropę stał się bardzo wielkim. W wielkiej żegludze, motory ropne wypierają coraz więcej parę. Inne jednak względy kierują właścicielem jachtu aniżeli wielkiego statku płynącego dla zarobku. Przy jachtach mamy do wyboru trzy rodzaje motorów: benzynowe, ropne tzw. Semi Diesle oraz szybkobieżne motory ropne. Chcąc ułatwić sobie wybór rozpatrzmy po kolei zalety i wady tych trzech rodzai napędu.

Motor benzynowy ma wielkie zalety: lekkość, nie zajmuje wiele miejsca w łodzi, kosztuje stosunkowo nie wiele, i jest czysty. Wady są: kaprysy powodowane wilgocią w gaźniku, przewodach i kontaktach elektrycznych kosztowność benzyny i jej łatwa zapalność. Zawilgoceniu zapobiega staranność o kontakty i kable oraz o gaźnik. Benzyna jest droga, ale zużyjemy jej niewiele puszczając motor tylko na krótko w koniecznym wypadku (wyjście lub wejście do portu) itp. Przy staraniu i oględności niebezpieczeństwo ognia może być usunięte. Zaznaczę jeszcze, że motory samochodowe z małymi wyjątkami do napędu łodzi się nie nadają. Używane, można kupić bardzo tanio, ale w łodzi wskutek małych obrotów śruby tracą bardzo na sile. Tak naprzykład Ford „T" (zresztą nadający się do tego celu) daje zamiast 20 HP tylko 11 HP przy 800 obrotów.

Semi-Diesel dwutaktowy z nagrzewaniem głowicy do rozruchu, jest bardzo wielki i ciężki, także dość drogi, pracuje hałaśliwie i wstrząsa lekką łodzią ale za to nie ma wentyli, ani elektrycznych przewodów dwu możliwych przyczyn złego funkcjonowania. Ropa jest mało zapalna, a praca jej jest nadzwyczaj tania, z powodu taniości tejże. Ten ostatni wzgląd wchodził by w rachubę, gdybyśmy duże przestrzenie mieli zamiar przebywać pod motorem.

Diesle czterotaktowe szybkobieżne, są delikatniejsze a nadewszystko drogie. Mają wszystkie zalety poprzednich, ale są trochę mniejsze i lżejsze. Pracują spokojnie, ale za to mają wentyle, które trzeba utrzymywać w porządku, oraz wymagają redukcji obrotów.

Z powyższego wynika, że dla lekkiej łodzi nadawały by się motory benzynowe. Dla ciężkiej, robiącej większe rejsy motorem, Semi-Diesel a dla kosztownego jachtu Diesel szybkobieżny.

A jak umieścić śrubę? W motorówce czystej wskazane jest umieszczenie centrowne w linii kilu z wycięciem w sztabie i sterze. Dowiedzionym jest jednak, że takie wycięcie obniża zalety żaglówki przy wietrze i osłabia kil.

Badania przeprowadzone wykazały, że śruba umieszczona z boku steru daje większą wydajność, nie szkodząc zaletom żeglarskim łodzi. Każda śruba hamuje jednak, jeżeli stoi nieruchomo, swymi skrzydełkami bieg statku pod żaglem. Śruba zatem winna dać się odłączyć od motoru za pomocą odpowiedniego sprzęgła, by mogła obracać się swobodnie luzem, nie przeszkadzając w niczym biegowi statku ani swobodnemu opływowi wody koło kadłuba.

Niech te kilka uwag posłuży tym, którzy mają zamiar użyć kilku pomocniczych HP. by się nie spóźnić na pociąg, powracając z urlopu.

Jan J. Fischer

Różne

Z komisji Wioślarstwa Kobiecego P.Z.T.W.

Dnia 5 marca br. odbyło się zebranie Pełnej Komisji Wioślarstwa Kobiecego PZTW. Sprawozdanie z działalności Komisji i Referatu Wioślarstwa Kobiecego PZTW. złożyła dr. J. Tuwanówna. Z danych liczbowych zawartych w sprawozdaniu okazuje się duże wzmożenie regatowego ruchu kobiecego, a mianowicie w stosunku do roku ubiegłego, ilość startów wzrosła o 50%, a ilość osad startujących prawie w dwójnasób. Na podkreślenie zasługuje start kobiecej osady na regatach międzynarodowych, a mianowicie osady Warszawskiego Klubu Wioślarek na Meczu Polska — Węgry w Budapeszcie, gdzie osada polska znacznie zdystansowała osadę Węgierek. Na czele punktacji klubów i sekcji kobiecych stoi Warszawski Klub Wioślarek, przed Bydgoskim Klubem Wioślarek.

W turystyce wioślarskiej prym dzierży sekcja pań KS Zjednoczenie, zdobywając 2 nagrody przechodnie; dr. Załawskiej-Domosławskiej za odbycie największej wycieczki w sezonie i KS. Zjednoczenia za największą w stosunku do liczby członkiń ilość wycieczek 100-kilometrowych.

Ze spraw bieżących omawiano propozycję niemiecką wprowadzenia biegów kobiecych na Mistrzostwa Europy. Ustosunkowując się do powyższej propozycji b. przychylnie postanowiono bez względu na możność startów na Mistrzostwach Europy spotkać się w bieżącym sezonie z obcymi osadami kobiecymi na regatach międzynarodowych.

Komisja zwraca uwagę Klubów i Sekcji Kobiecych, że na Sejmiku przyjęty został wniosek WKW. wprowadzenia na regaty związkowe w Bydgoszczy biegu jedynek i czwórek dla nowicjuszek.

Skład Komisji jest następujący:

Dr. J. Tuwanówna (WKW) — przewodnicząca, I. Biskupska (WKW), I. Dzięgielewska (WKS. Żoliborz), Al. Klikowiczowa (BKW), J. Krynicka (KS. Wisła Grudziądz), M. Olszańska (KS. Zjednoczenie), F. Rzadkiewicz (PKW), K. Węglikowska (KS. Gdańsk), J. Znojowa (Sokół Warszawa).



Würzburg nad Menem. Widok na twierdzę.

Zjazd Delegatek Klubów i Sekcyj Kobiecych

Dnia 6 marca br. odbył się w Warszawie Zjazd Delegatek Klubów i Sekcyj kobiecych. Zjazd przyjął do wiadomości sprawozdanie Komisji i Referatu Wioślarstwa Kobiecego w PZTW., z radością powitał propozycję Niemek wprowadzenia międzynarodowych biegów kobiecych, zaakceptował wniosek na Sejmik Warszawskiego Klubu Wioślarek o wprowadzenie biegu jedynek i czwórek nowicjuszek na regatach związkowych w Bydgoszczy oraz dokonał uzupełniających wyborów do Komisji Wioślarstwa Kobiecego.

Na zakończenie Zjazd wyraził żal, że w zjazdach delegatek biorą bardzo nieliczny udział delegatki Sekcyj Kobiecych.

Nowe bojery

Na zakończenie drugiego kursu jachtingu lodowego dla podoficerów na Jeziorze Wigry, dokonano chrztu i spuszczenia na lód trzech nowych bojerów.

Kongres olimpijski

W czwartek nastąpiło w Kairze uroczyste otwarcie 35-go Kongresu Międzynarodowego Komitetu Olimpijskiego. Kongres otworzył król egipski Faruk w obecności rządu, dyplomacji oraz przedstawicieli 21 państw.

Właściwe obrady kongresu odbędą się na okręcie „Victoria", w czasie wędrówek po Nilu. Uczestnicy kongresu zwiedzą w ten sposób najciekawsze zabytki dawnego Egiptu. Najważniejsze punkty porządku dziennego m.in. sprawa Olimpiady w Tokio dopiero w końcu miesiąca.

Polskę na kongresie reprezentują dwaj nasi stali delegaci do MKOl. jen. dr. Stanisław Rouppert i minister Ignacy Matuszewski.

Okręty dla olimpijczyków

Wielkie japońskie towarzystwo okrętowe „Nippon Yusen Kaisha" postanowiło wybudować 3 specjalne okręty dla olimpijczyków, wyporności po 16.500 ton.

Okręty te urządzone komfortowo i zawierające wszelkie możliwe urządzenia sportowe przywozić będą olimpijczyków z całego świata do Tokio na igrzyska olimpijskie.

600 kilometrowy wyścig łodzi motorowych

„Yacht Club du Rhone" organizuje w bieżącym roku największe na świecie wyścigi łodzi motorowych na dystansie około 600 klm.

Start odbędzie się w Londynie, po czym Rodanem aż do Marsylii, a następnie morzem do Cannes.

Dotychczas najdłuższa trasa wyścigów łodzi motorowych wynosiła 433 klm. Impreza ta odbywa się rokrocznie na rzekach między Padwą a Wenecją. W Ameryce łodzie rywalizują na trasie Albany — Nowy Jork, która wynosi „zaledwie" 210 klm.

Wyścigi francuskie, które odbędą się w końcu lipca, zapowiadają się najciekawiej, gdyż kierowcy będą musieli wykazać znajomość kierowania łodzią nie tylko na rzece, lecz i na morzu.

Wioślarze wileńscy pretendują do nagrody

Wileński Komitet Towarzystw Wioślarskich zgłosił osadę WKS „Śmigły", która zdobyła mistrzostwo Polski w czwórkach, do nagrody przechodniej Miejskiego Komitetu WF. i UW. im. płk. Zygmunta Wendy.

Dotychczas posiadaczami nagrody byli wyłącznie członkowie WKS Śmigły. Pierwszy raz nagrodę im. płk. Wendy zdobył st. sierżant Jan Wieczorek, w następnym roku nagroda powędrowała do p. Plewakowej, która po trzykrotnym zdobyciu mistrzostwa Polski zasłużyła na uwzględnienie jej pięknych rezultatów wioślarskich. W ostanim roku posiadaczem nagrody była osada olimpijska WKS Śmigły, która w tym roku również pretenduje do zdobycia Regulamin nagrody powiada, że przechodzi ona na własność po trzykrotnym kolejnym zdobyciu, względnie po pięciokrotnym zdobyciu w okresie 10 lat.

Pierwszy spływ kajakowy do Kłajpedy

Połączone wojskowe kluby sportowe -- Wilejka, Budsław i Krasne organizują spływ kajaków Wilią i Niemnem od granicy sowieckiej do Morza Bałtyckiego.

Trasa spływu podzielona jest na kilka etapów i biegnie przez Polskę i Litwę! Ze wsi Soczewka przez Wilejkę, Wilno, Kowno, Tylżę do Kłajpedy.

Spływ kajaków rozpocznie się w drugiej połowie maja. Zgłoszenie przyjmuje WKS Wilejka. Uczestnicy spływu otrzymają całkowite zaopatrzenie na całej trasie.

Będzie to pierwszy spływ sportowców polskich przez terytorium państwa litewskiego.

Niewywrotny kajak

Mieszkaniec Stanisławowa, p. Longin Czernecki, zgłosił w Urzędzie Patentowym pod nr. 56616 model niewywrotnego kajaka turystycznego, własnej konstrukcji, typu CW_1.

Kajak ten nie wywraca się podobno nawet przy całkowitym obciążeniu jednostronnym. Posiada on szeroki i wygodny kokpit, co pozwala jadącym w nim na dogodną zmianę pozycji, a w czasie odpoczynku jedna osoba może ułożyć się wygodnie w kokpicie, druga na bagażniku.

Tył kajaka jest nieco wyższy niż przód i stanowi jak gdyby obszerną skrzynię z wiekiem u góry szczelnie zamkniętym. Jest to bagażnik a zarazem komora wodnoszczelna. Bagażnik ten posiada osobne pomieszczenie na zapasy żywności, a pomieszczenie na ubranie jest tak pomyślane. ze odzież nie gniecie się prawie zupełnie.

Kajak przy użyciu 5 mm dykty waży zaledwie około 45 kg.

W ub. roku kajak wystawiony był na Targach Wschodnich we Lwowie i poddany próbom przez komisję lwowskiego okręgu P. Zw. Kajakowego, która orzekła, ze kajak dzięki swej niewywrotności, daje jak najdalej idącą gwarancję bezpieczeństwa osobistego i bagażu, a zwrotność, szybkość i małe zanurzenie kajaka znakomicie ułatwiają omijanie niebezpiecznych miejsc na wodzie, na których mogłoby nastąpić niepożądane zderzenie lub uszkodzenie kajaka.

Skreślenie z listy Stow. Tur. Kajak. z listy członków P.Z.K.

Wobec zawieszenia i równoczesnego rozwiązania Stowarzyszenia Turystyczno-Kajakowego w Krakowie przez Starostwo Grodzkie Krakowskie zarządzeniem z dnia 8 marca 1938 r. Zarząd Główny PZK. na posiedzeniu w dniu 17 marca 1938 r. na podstawie §§ 17 i 26 statutu Związku skreślił Stowarzyszenie Turystyczno-Kajakowe w Krakowie z listy członków PZK.

Konkurs na najwcześniejszą wycieczkę

Zarząd Okręgu Śląskiego PZK. rozpisuje niniejszym konkurs na wykonanie najwcześniejszej wycieczki kajakowej w sezonie 1938 r.

Trasa wycieczki winna wynosić conajmniej 25 klm.; wycieczka może być odbyta tylko za pomocą wiosła lub żagla.

Zgłoszenia odbycia wycieczek uprasza się nadsyłać do Sekretariatu Okręgu w terminie do dnia 30 marca br. z podaniem następujących danych:

1) Opis wycieczki z podaniem trasy,
2) data odbycia wycieczki,
3) potwierdzenie klubu macierzystego,
4) podanie nazwisk dwóch świadków.

Wykonawcy pierwszej wycieczki Zarząd przyzna ozdobny dyplom. Przy rozpartywaniu zgłoszeń, Zarząd będzie się kierował następującymi zasadami:

a) o ile w tym samym dniu wykonano kilka wycieczek — decyduje trudność trasy,
b) przy zgłoszeniu wycieczek w tym samym dniu i po tej samej trasie — decyduje losowanie.

Kalendarzyk sportowy P.Z.K. na rok 1938

REGATOWY.

3.5. Otwarcie sezonu - regaty klubowe i międzyklubowe.
26.5 II-gie wiosenne regaty PZK w Łęgnowie (jako eliminacja do ustalenia reprezentacji Polski na zawody Niemcy Polska w Berlinie).
Biegi eliminacyjne w kat. S1W, S2W, K1W, K2W na 10 000 i 1.000 m. i K1W — pań na 600.
12.6. Zawody Niemcy—Polska w Berlinie.
29.6. Mistrzostwa Okręgów PZK. od I—VII. Miejsca ustalają Okręgi.



Ogólny widok miasta Lohr nad Menem.

9 i 10.VII. Mistrzostwa Polski w Pucku—eliminacja do mistrzostw świata w Sztockholmie.
5 — 7.VIII. Mistrzostwa Świata w Sztockholmie.
25.9. III międzyokręgowe regaty jesienne PZK. w Rogoźnie Wlkp.

TURYSTYCZNY.

5 — 11.VI. Międzynarodowy spływ Brdą z Charzykowych do Bydgoszczy. Organizuje Komisja Turystyczna PZK. i Bydgoski Klub Sportowy „WODNIK".
28.6—3.VII. III spływ Zułów—Wilno org. Wileński Okręg Z. S.
1—15.VII. Obóz turystyczno-krajoznawczy w Pucku.
Lipiec. Spływ wodami Wileńszczyzny (Wilią i Żejmianą) org. Komisja Turystyczna PZK. i Okręg Wileński.
Wrzesień. Spływ Dniestrem na Święto Winobrania, org. Lwowski Okręg PZK.

Walne Zebranie Klubu Kajakowego w Katowicach

Punktualnie o godz. 9-ej (3 marca 1938 r.) zebranie zagaił prezes p. Myśliński, witając przybyłych członków.

Celem uczczenia pamięci w pierwszą rocznicę zgonu założyciela i prezesa ś.p. dr. Zybilskiego, prezes Myśliński wezwał zebranych do powstania i zarządził ½ m. ciszę.

Następnie p. Myśliński udekorował zaw. inż. Hadamickiego kółkami olimpijskimi, wygłaszając odpowiednie przemówienie, w którym podniósł znaczenie wyczynu zawodnika i wyraził nadzieję, że utrzyma tytuł Mistrza Polski w latach 1938—9—40.

Na przewodniczącego obrad jednogłośnie powołano p. pułkownika Timofiejewa. Przewodniczący udzielił głosu p. Myślińskiemu, który w uzupełnieniu wydrukowanego sprawozdania wspomniał o zasługach zawodników, którzy przez swe wyczyny utrzymali Klub na wyżynie lat ubiegłych, zajmując 7-me miejsce w ogólno Polskiej punktacji. Owoce pracy zawodników w postaci pucharów i nagród przechodnich były wystawione do obejrzenia, jak również zawodnicy przynieśli żetony pamiątkowe skompletowane na tablicach.

Przechodząc do turystyki p. Myśliński podał do wiadomości, że Komisja Turystyczna PZK. za racjonalne uprawianie przyznała Klubowi nagrodę w postaci plakietki pamiątkowej. Tu p. Myśliński podkreślił zasługi p. Breslauera kapitana turystycznego, który w zastępstwie pełnił również funkcje kapitana sportowego i przysłużył się w dużej mierze do rozwoju turystyki.

Następnie p. Myśliński omówił trudne zadania sekretarzy i skarbników, którzy jednak wywiązali się ku ogólnemu zadowoleniu z tak ciężkich obowiązków.

Jako ustępujący prezes p. Myśliński podziękował za współpracę członkom Zarządu, zawodnikom i wszystkim członkom, którzy przez lojalną współpracę ułatwili Zarządowi Klubu spełnienie zadania.

Po udzieleniu absolutorium dokonano wyboru nowego Zarządu, który obecnie stanowią:

Prezes — Myśliński Jan.
Vice-prezes — Daun Fryderyk.
I sekretarz — Majewski Adolf.
II sekretarz — Józefoska Maria
I skarbnik — Bochynek Gerard.
II skarbnik — Bańka Zygfryd.
III skarbnik — Romberg Bolesław.
Kapitan sp. — Breslauer Ernest.
Kapitan tur. — Macieliński Stanisław.
Trener — Brozdeczko Ryszard.
Ławnicy — Grabski Ignacy, Lipowczan Jan, Timofiejew Włodzimierz.
Kom. Rewiz. — Halla Janusz, Ignasiński Mieczysław, Krzyk Herbert.
Zastępcy — Hadamicki Ernest i Mazurkiewicz Teodor.

We wnioskach przewodniczący przypomniał, że w r. b. przypada 10-lecie istnienia Klubu i zaproponował jednorazowe opodatkowanie się na rzecz Klubu, co zostało przyjęte i na sporządzoną listę zebrano Zł. 90.—

Następnie uchwalono zakupić 2 kajaki wyścigowe — 1 jedynkę i 1 dwójkę.

Po wyczerpaniu spraw będących na porządku obrad, przewodniczący zamknął zebranie, dziękując przybyłym za uczestniczenie w obradach

Z działalności Sekcji Kajakowej „Chorzowianka"

W 1937 roku zarząd sekcji zorganizował kilka większych wycieczek które członkowie sekcji doprowadzili do skutku a mianowicie:

10 członków odbyło wycieczkę Dunajcem z Nowego-Targu do Nowego Sącza odbywając trasę około 94 km.
4 członków Wisłą z Goczałkowic do Krakowa [illegible] 121 [illegible]
2 członków Dniestrem z Niżnowa do Zaleszczyk około 140 [illegible]
5 członków Bugiem około 171 [illegible]
4 członków Dryświacicą, jeziorami Dryświaty, Obole, Bohiń, rzeką Madziolką, jeziorem Madzioł, Miastre, Narocz i rzek ą Wilią do Wilna około [illegible]

Poza tym wiele innych mniejszych wycieczek.

Podczas sezonu 1937 r. przebyli członkowie sekcji na kajakach łącznie około 7000 km. Obecnie sekcja liczy 53 członków, dzielących się w myśl regulaminu sportowo-turystycznego PZK na: 5 wygów, 22 włóczęgów i 26 włoczków.

Ponieważ członkowie Sekcji Kajakowej „Chorzowianka" są pracownikami ZFZA w Chorzowie i są zajęci zawodowo przez cały dzień, wobec tego nie mogą odbywać regularnie treningów przez co nie uprawiają sportu regatowego.

Natomiast uprawiają z zamiłowaniem turystykę wodną i każdy wolny dzień i urlopy spędzają na wodach Polski.

Do tych celów sekcja przystosowała swój tabor i posiada obecnie 18 kompletnych dwuosobowych składaków turystycznych, 6 żagli, 3 namioty oraz inne przybory na ogólną wartość około 5.000 zł.

Zarząd sekcji podaje równocześnie projektowane spływy organizowane przez kluby i sekcje Śląskiego Okręgu PZK na sezon 1938 a mianowicie:

3.V.38 — otwarcie sezonu kajakowego.

4—6.VI — spływ Dunajcem z Nowego-Targu do Nowe- [illegible]

1—30.VI — obóz wędrowny Wartą na trasie Działo- [illegible]

19.VI—3.VII — obóz wędrowny „Olimpia" na trasie Suwałki—Łomża Czarną Hańczą, Kanałem Augustowskim, Jeziorami Augustowskimi, rzeką Biebrzą i Narwją.

1—30.VII — obóz wędrowny pod nazwą „Śląski Włóczęga" na trasie Brasław—Druja dokoła jezior Brasławskich.

1—30.VII — obóz wędrowny pod nazwą „Żółw" na trasie Sambor—Zaleszczyki Dpiestrem.

1—30.VIII — obóz wędrowny pod nazwą „Wicher" na trasie Kobylnik—Wilno jeziorem Narocz, rzeką Naroczanką i Wilią do Wilna.

6—16.VIII — obóz wędrowny pod hasłem „Przemsza—Wisła" na trasie Goczałkowice—Sandomierz.

1—30.IX — obóz wędrowny pod nazwą „Za Słońcem" na trasie Brzeżany—Zaleszczyki, rzekami Złotą Lipą i Dniestrem.

W październiku zamknięcie sezonu.

W dniu 19 marca r. b. zakończył się pierwszy turnus kursu instruktorów-szkutników, organizowany przez Polski Związek Kajakowy w sali Okręgowego Ośrodka W. F.

Kurs ukończyło 4 instruktorów-szkutników, 6 szkutników, 4 pomocników szkutników.

Drugi turnus, w którym uczestniczy 10 osób, zakończy się dn. 26 b. m.

Na każdym turnusie wyprodukowano 1 jedynkę i 1 dwójkę sztywną składaną.

Książka na czasie

Nakładem wydawnictwa „Wassersport Verlag" Berlin ukazała się książka pt. *Handbuch far Wanderruderer und Kanufahrer*". (Podręcznik dla wioślarzy-turystów i kajakowców), opracowana przez wydział turystyki niemieckiego Związku Wioślarskiego.

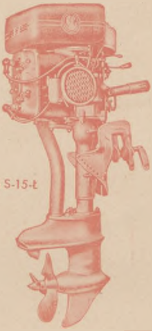
Książka ta zawiera szereg dokładnych instrukcyj i wskazówek przy organizowaniu wycieczek wioślarskich. A więc oprócz szczegółów organizacyjnych mamy tam uwagi na tematy: transport łodzi, kartografia i czytanie map, sygnały statków rzecznych, przepisy zachowania się na śluzach oraz podczas stosowania holowania za statkiem, obozownictwo, manewrowanie łodzią podczas wysokiej fali, przepisy ratownicze i zachowanie się w razie wypadku, pierwsza pomoc lekarska, przepisy odnośnie do uzupełniania braków łodzi w czasie jazdy, stosunek turystów do statków i holowników jak również szereg przepisów porządków związku niemieckiego.

Nazwiska współpracowników tego dziełka dają już odpowiednią gwarancję, że rzecz jest potraktowana wyczerpująco. A więc w spisie autorów widnieją następujące nazwiska: *Erich Maak, Gustaw Polte, Paul Salbach, Paul Hoitz, Wilhelm Weber, Erich Loge, dr. Kleinmann, dr. Hans Hoske, Erich Driebasch, prof. L. Brinkman*, a więc są to nazwiska przeważnie dobrze znane z działalności na polu wioślarstwa i reprezentujące wysoki poziom znajomości rzeczy.

Książka je a wydana *w języku niemieckim*, ale zasługuje na to, aby ją przestudiować przed każdą wycieczką, gdyż rady, zawarte w tym dziełku oparte są o długoletnią praktykę. Można więc sobie zaoszczędzić wiele zgryzot i zmartwień. Adre … nictwa: Was ersport Verlag, Berlin SW 48, Seydelstrasse 7.

W. D.





Ceny ogłoszeń: 1 strona zł. 300, $^1/_2$ strony zł. 155, $^1/_4$ str. 80, $^1/_8$ strony zł. 40, w tekście o 50% drożej.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI, WARSZAWA, BR. PIERACKIEGO 15 — TEL. 670-56.
Prenumerata „Sportu Wodnego" wynosi rocznie Zł. 18.—, półrocznie Zł. 9.—.
Rękopisów nie zamówionych nie zwraca się. Ogłoszenia i prenumerata zagr. 50% drożej.
Konto w P. K. O. Nr. 22036 – właściciel Maria Majcherowa

Wydawca „WAW" Warszawska Agencja Wydawnicza S-ka z o. odp *Redaktorka MARIA MAJCHEROWA*

Druk M. Starzyński i S-ka,